

## ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА БЕЗОПАСНОСТ (продължение от брой 2-2010 на списанието)

Ас. Ралица Костадинова<sup>1</sup>

Правният регламент на транспортната безопасност е даден на две нива: *позитивноправно*, което сочи правилата които трябва да спазват; и *негативноправно* чрез създаване на състави транспортни правонарушения. В настоящето изложение ще бъде анализирано обезпечаването на безопасността в отделните видове транспорт, както от вътрешните нормативни актове (законови, правилници, наредби), така и от такива с международен характер, които съгласно Конституцията на Република България (РБ) са част от българското законодателство. Общото за тях е, че съдържат норми, указващи правилното и законосъобразно поведение на гражданите при осъществяване на транспортната дейност, а тяхното неспазване води до осъществяване на състав на транспортно правонарушение. По отношение на транспорта с механични транспортни средства, представляващ източник на повишена опасност, критериите са отнователно завишени, а правната уредба във връзка с това, е многобройна и детайлизирана. Тя ще бъде разгледана в следващото изложение.

### 4. Особенности на правната уредба на транспортната безопасност в областта на сухопътния транспорт

#### 4. 1. Железопътен транспорт

Известно е, че правното регулиране на обществените отношения следва развитието на обществените процеси. Ето защо първият международен акт в областта на сухопътния транспорт е посветен на безопасността на железниците - Конвенцията за превоз на товари с железопътен транспорт (COTIF 1890)<sup>2</sup> от 14 октомври 1890 г. През следващите години актът е ревизиран, като на 9 май 1980 г. е приета Конвенция за международните железопътни превози (COTIF 1980)<sup>3</sup>, изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г.<sup>4</sup>. С Указ на Държавния съвет №1439 от 8 юни 1982 г. България ратифицира Конвенцията, която влиза в сила на 9 май 1985 г., след изпълнение на

---

<sup>1</sup> *Асистент по наказателно право в Нов български университет.*

<sup>2</sup> Актът е ратифициран в Княжество България след Освобождението и обнародван в Държавен вестник през 1911 г.

<sup>3</sup> Ратифицирана с Указ № 1439 на Държавния съвет от 08.06.1982 год. – обн. ДВ бр.46 от 11.06.1982 г., в сила за България от 01.05.1985 г. Важно е да се отбележи, че с Конвенцията се учредява от *Междуправителствена организация за международни железопътни превози (ОТИФ)*, чието седалище се намира в Берн, чиято дейност има съществено значение за транспортната безопасност като цяло.

<sup>4</sup> Ратифициран със закон, приет от XXXIX Народно събрание на 8 септември 2004 г. – ДВ, бр. 82 от 2004 г. В сила за Република България от 1 юли 2006 г.

изискваните условия за ратификация от съответния брой държави. Нейната цел е да насърчава, подобрява и улеснява на международния железопътен транспорт от техническа и правна гледна точка<sup>5</sup>

През 90-те години на XX век започна т.нар. „Ревизия на COTIF“, която представлява задълбочено изменение и разширение на Конвенцията за международни железопътни превози, предвид политическите и икономически промени в Европа и хармонизирането ѝ в рамките на възможното със законодателството на Европейския Съюз като се очаква европейската общността да се присъедини към Конвенцията<sup>6</sup>.

Във вътрешното законодателство основните документи, които регулират безопасното функциониране на железопътния транспорт са Закон за железопътния транспорт (ЗЖпТ)<sup>7</sup>, Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт<sup>8</sup>, Наредба № 59 от 5 декември 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт<sup>9</sup> и актовете приети във връзка с тях. Тяхната основна цел е да обезпечат транспортната безопасност и да осигурят хармонизирането с регулаторните структури по безопасността в Европейския съюз.

В тази връзка следва да се уточни, че безопасността в железопътния транспорт обхваща характеристиките на железопътната система, отговарящи на обществените изисквания за отсъствие на риск, свързан с живота на хората, физически наранявания или материални щети (т. 12 от § 1 от ДР на Наредбата за безопасността). Тя се осигурява чрез прилагане на правила за безопасност и общоприложими изисквания към участниците в железопътния транспорт, включително чрез правилата, приети от управителя на железопътната инфраструктура. (чл. 115, д, ЗЖпТ).

---

<sup>5</sup> Тези въпроси са предмет на изучаване от транспортното право. Тук само ще бъде споменато, че Конвенцията урежда правните основи за взаимоотношенията между държавите-членки (Базовата Конвенция - COTIF). Правните основи за международните превози по железници се съдържат в Единните правила CIV за пътническите превози и Единните правила CIM - за товарните превози. Наред с това са уредени и аспектите за безопасност на железопътните превози, по-специално при превоз на опасни товари (Правилник RID). Предмет на правна уредба е използването на вагоните (частни и принадлежащи на железопътните предприятия), правилата за използване на железопътната инфраструктура и отговорността, включително и на трети лица; елиминирането на пречките при преминаване на границите, техническите въпроси (хармонизация и стандартизация на подвижния ж.п. състав и инфраструктурата). Не на последно място актът третира аспектите за опазване на околната среда, по-специално намаляване на вредните шумове при железопътния транспорт и системата за финансови гаранции на инвестициите в подвижен ж.п. състав, както и запорирането на такъв.

<sup>6</sup> Вж. Предложение за решение на Съвета относно сключването от Европейската общност на Споразумението за присъединяване на Европейската общност към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980, (интернет ресурс), [http://www.parliament.bg/pub/ECD/COM\\_2009\\_441\\_BG\\_ACTE\\_f.doc](http://www.parliament.bg/pub/ECD/COM_2009_441_BG_ACTE_f.doc) [20.12.2010 г.]

<sup>7</sup> ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., в сила от 1.01.2002 г.

<sup>8</sup> ДВ, бр. 73 от 5.09.2006 г., в сила от 1.11.2006 г.

<sup>9</sup> ДВ, бр.102 от 19 Декември 2006г., изм. ДВ, бр.88 от 2 Ноември 2007г.

Правилата за безопасност в железопътния транспорт са уредени в глава VI от ЗЖпТ и посочените по-горе подзаконови актове като тяхното нарушаване осъществява състав на железопътно правонарушение, а настъпването на смърт, телесна повреда или значителни имуществени щети, дава основание за търсене на наказателна отговорност за извършено транспортно престъпление.

Следва да се отбележи, че сигурността на превозите е в пряка връзка с регламентирането на изискванията, условията и редът за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност за длъжностите от железопътния транспорт и редът за провеждане на изпитите на лицата, отговарящи за безопасността на превозите. Тяхното установяване в Наредба № 56 от 2003 г.<sup>10</sup> е допълнителна гаранция за безопасното осъществяване на транспорта в железниците.

Трябва да се има предвид, че в проектите за строителство на железопътни линии, включително и в инвестиционните проекти, се съблюдават в най-висока степен изискванията за безопасност на движението. Ето защо изисквания за безопасност са регламентираны в специална Наредба № 55 от 29 януари 2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната структура<sup>11</sup>. Нарушаването на тези правила обаче няма да осъществи състав на транспортно нарушение, а съответен вид административно нарушение.

В държавната администрация функционират няколко органа във връзка с железопътната безопасност. Национален орган по безопасността в железопътния транспорт е изпълнителната агенция „Железопътна администрация“, която ежегодно отчита дейността си в доклад до Европейската железопътна агенция (European Railway Agency)<sup>12</sup>. Задачата по предотвратяване, разкриване, участие в разследването на престъпленията и нарушенията на обществения ред в обектите на железопътния и водния транспорт е възложена на Транспортна полиция към Главна дирекция „Охранителна полиция“. От друга страна тя също организира и провежда оперативно-издирвателни мероприятия за установяване извършителите на престъпления в подвижни и стационарни обекти на транспорта, поддържа обществения ред в обектите на водния и железопътен транспорт, разрешава и контролира дейността по транспортирането, съхраняването и отчитането на общоопасните средства в

---

<sup>10</sup> ДВ. бр.20 от 4 Март 2003г., попр. ДВ. бр.59 от 1 Юли 2003г., изм. ДВ. бр.94 от 25 Ноември 2005г.

<sup>11</sup> ДВ. бр.18 от 5 Март 2004г., попр. ДВ. бр.20 от 12 Март 2004г., попр. ДВ. бр.42 от 21 Май 2004г.

<sup>12</sup> Виж подробна информация за дейността на организацията на нейния официален сайт: [http://www.era.europa.eu/about/Pages/About\\_Us.aspx](http://www.era.europa.eu/about/Pages/About_Us.aspx)

обслужваните обекти. Не на последно място тя взаимодейства с регионалните подразделения на МВР, с подразделенията на БДЖ, обществените и държавни органи и организации, участващи в борбата срещу престъпността.

Прегледът на организациите и държавните органи, имащи задачи във връзка с транспортната безопасност в железопътния транспорт, насочва към следните изводи. Обезпечаването на безопасността на движението има многопланов характер и в него участват министерства, ведомства и отделни държавни органи (а през последните години се забелязва ангажиране на редица неправителствени организации във връзка с проблемите на транспортната безопасност) с техните компетентности, задачи и цели. Ето защо анализът може да се каже, че транспортната безопасност зависи от спазването на сложния комплекс от мерки, обхващащи организацията, подготовката и осъществяването на транспортния процес. В това число се включват конструирането и производството на транспортни средства; проектирането и строителството на транспортни пътища; организацията на движението; техническата експлоатация и ремонт на транспортни средства; оказването на първа медицинска помощ при транспортно произшествие; задължително застраховане на водачите на транспортни средства; прилагането на мерки за държавна принуда по отношение на лица, нарушили правила за безопасност. Видно е, че обезпечаването на транспортната безопасност е многоотраслева сфера на дейност, което налага при нейния анализ да се използва системния метод на научно изследване.

#### **4.2. Автомобилен транспорт**

В областта на сухопътното движение с моторни превозни средства също се съдържа богата правна уредба. В средата на миналия век международната общественост отчита важността на безопасността при осъществяване на транспортната дейност. Международните организации започват да подготвят актове, целящи да осигурят живота, здравето и имуществото на хората. С цел обезпечаване на международното пътно движение през ноември 1968 г. във Виена са приети Конвенция за пътното движение (КПД) и Конвенция за пътните знаци и сигнали (КПЗС). Република България ги подписва веднага след тяхното приемане през 1968 г., а през 1978 г. те са ратифицирани<sup>13 14</sup>.

---

<sup>13</sup> Вж. *Чаков, Петър*. Контрол на пътното движение. Варна, ВСУ, 2005, с. 17.

<sup>14</sup> Срн. „Конвенция за пътното движение, съставена във Виена на 08.09.1968 г. и ратифицирана от Република България на 21.05.1977 г. „ Конвенция за пътните знаци, Подписана 8.11.1968 г., депозитар

Понастоящем в областта на транспортната безопасност се прилагат още<sup>15</sup>: Конвенция за движение по пътищата<sup>16</sup>; Протокол относно пътните знаци и сигнали<sup>17</sup>. Според тези съглашения всяка държава приема унификацията на правилата за движението по пътищата, но сама определя правния режим на международния транспорт. През следващите няколко години са изготвени няколко Европейски съглашения, които допълват КПД, например Европейско споразумение относно маркировките.

Следва да се спомене, че основният документ, изготвен от Съвета на Европа в областта на пътната безопасност, е *Европейска конвенция за наказанията при нарушаване на правилата за движение по пътищата* (Конвенция за наказанията)<sup>18</sup>. В нея се установява положението, че едно лице, което пребивава на територията на една от договарящите се страни и извърши нарушение на правилата за движение на територията на друга договаряща се страна, държавата където е извършено нарушението може или ако е задължена по националното право да поръча на държавата, където пребивава производството по делото, ако още не се е провело в тази държава или е проведено, но държавата счита, че не може да го приключи (чл. 1). Според Конвенцията нарушаване на правилата за движение е всяко нарушение, посочено в „Общия списък на нарушенията.....“, който е приложен към конвенцията (чл. 24, „а“), а правила за движение по пътищата са всички правни пунктове по т. 1-7 от Приложение I (чл. 24, „г“).

През последните години по линия на Европейския Съюз се полагат големи усилия в посока на намаляване броя на жертвите от катастрофи. Един от пътищата към постигане на тази цел е свързан с осъществяването на трансграничен контрол върху някои пътни нарушения: 1) движение с превишена скорост, 2) управление на МПС под въздействие на алкохол, 3) неизползване на обезопасителни колани и 4) преминаване на червена светлина. От 2001 г. насам ЕС си поставя за цел по отношение на безопасността по пътищата до 2010 г. броят на смъртните случаи в резултат на катастрофи да бъде намален наполовина. Това е заложено в основата на

---

ООН, в сила от 21.05.1977 г., България – от 28.12.1979 г., ратифицирана с Указ №1457 от 15.08.1978 г. В: Транспортни престъпления. Съдебна практика, 1968-2002 г., София, Феня, 2004, с. 558.

<sup>15</sup> Подробно относно международноправната уредба на транспортната безопасност вж. Транспортни престъпления. Съдебна практика, 1968-2002 г., София, Феня, 2004, с. 558.

<sup>16</sup> Подписана в Женева на 19.09.1949 г., депозитар ООН, в сила от 26.03.1952 г., за България- от 15.03.1963 г., ратифицирана с Указ № 445 от 27.10.1962 г.

<sup>17</sup> Подписан в Женева на 19.09.1949г., депозитар ООН, в сила от 20.12.1959г. за България- от 13 05 1964, ратифицирана с указ №445 от 27 10 1962 г.

<sup>18</sup> Подписана на 30 ноември 1964 г. в Страсбург; (интернет ресурс): <http://conventions.coe.int/treaty/en/Treaties/Html/052.htm> [20.12.2010]

Бялата книга на Европейската комисия "Европейска транспортна политика до 2010 г.: време за решения"<sup>19</sup>. Този документ цели да хармонизира правилата, контрола и наказанията при нарушенията, свързани с употреба на алкохол и наркотици, а също така и да намали жертвите от катастрофи наполовина.

През 2003 г. е изготвена *Европейска програма за действие за безопасност по пътищата*: да намалим наполовина броя на жертвите на пътнотранспортните произшествия в Европейския съюз до 2010 г.: споделена отговорност<sup>20</sup>, а на 21 октомври 2003 г. Комисията приема *Препоръка за контрол в областта на безопасността по пътищата* (2004/345/ЕО). Тя съдържа добрите практики за налагане на контрол по отношение на превишената скорост, шофирането в нетрезво състояние и неизползването на обезопасителни колани и набляга на добрите практики за налагане на контрол и по-слабо засяга въпросите на трансграничния контрол. Предвид, че препоръките нямат задължителен характер за страните – членки се налага изготвянето на нов документ. Това е наложително и поради факта, че 2007 е годината, през която за първи път от 2001 г. не е отбелязан напредък в намаляването на смъртните случаи по пътищата в ЕС. Всяка година в броя на смъртните случаи бива отчитано намаление — 6 % през 2004 г., 5 % през 2006 г., но 0 % през 2007 г. През 2007 г. броят на смъртните случаи остава 43 000, което е равно на разбиването всяка седмица на пет средно големи пътнически самолета в ЕС. От 2001 г. до 2007 г. броят на жертвите е намалял с 20 %, който процент трябваше да бъде 37 % с оглед постигането на целта за намаляване наполовина на смъртните случаи по пътищата. Тъй като налагането на контрол е мярка с доказана ефективност за намаляване броя на жертвите, като част от работната програма за 2007 г. Комисията приема предложение за директива в тази област. Изготвянето на Директивата е предшествано от задълбочена работа.

Още през 2004 г. в рамките на *проект SARTRE 3* (Обществена нагласа към безопасността по пътищата в Европа) е проведено допитване сред 24 000 граждани на ЕС относно тяхното мнение за осигуряването на безопасността по пътищата. На 20 юли 2006 г. експертна група, организирана въз основа на Препоръката на Комисията от 21 октомври 2003 г. относно контрола в областта на безопасността по пътищата, обсъжда целите и обхватът на регулаторната дейност на ниво Европейски съюз. В

---

<sup>19</sup> ОВ С 43 Е, 19.2.2004 г., с.250.

<sup>20</sup> European road safety action programme – Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: a shared responsibility [COM(2003) 311 final, 2 June 2003], (интернет ресурс): <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l24257.htm>[20.12.2010]

тази връзка са проведени различни двустранни срещи с редица заинтересовани страни, по-специално държави членки и органи, отговарящи за контрола по пътищата. Така се стигна до 19 март 2008 г., когато Комисията на Европейските общности прие Проект за Директива на Европейския парламент и на Съвета за подпомагане на трансграничния контрол върху безопасността на движението<sup>21</sup>.

Предложението има за цел създаването на електронна система на ЕС за обмен на данни за идентифициране на собственика на моторното превозно средство, която да позволи на органите в държавата-членка, в която е извършено нарушението, да изпратят уведомление на собственика на МПС, свързано с нарушението. Важно е да се отбележи, че предложението не засяга хармонизиране на правилата за движение по пътищата, нито хармонизиране на санкциите за пътнотранспортни нарушения, тъй като тези въпроси се от компетентията на държавите-членки на ЕС. То съдържа разпоредби от административен характер, които целят създаването на ефективна и работеща система за налагане на трансграничен контрол върху основните пътнотранспортни нарушения. Важно е да се отбележи, че то не променя квалифицирането на тези деяния като административни нарушения или престъпления според закондателството на държавите-членки, нито пък оспорва действащите в държавите-членки закони относно отговорността за въпросните нарушения. Правното основание за предприемането на мерки на ниво ЕС в областта на безопасността по пътищата е член 71, параграф 1 от Договора за ЕО, който постановява, че „...Съветът, като действа в съответствие с процедурата, посочена в член 251...установява: в) мерки за подобряване на безопасността на транспорта.“

До тук бе разгледана международноправната уредба на безопасността в сухопътния транспорт. Тя е доразвита и детайлизирана във вътрешното законодателство като тази връзка следва да се посочат Закона за движение по пътищата<sup>22</sup> (ЗДвП), Правилник за приложение на Закона за движение по пътищата<sup>23</sup> (ППЗДвП), Закон за автомобилните превози<sup>24</sup> (ЗАвП). Освен това във връзка с безопасността по пътищата действат: Наредба № 2 на МРРБ от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка; Наредба № 16 на МРРБ от 23 юли 2001 г. за временната организация на движението при извършване на строителството и ремонта по пътищата и улиците; Наредба № 17 на МРРБ от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението със светлинни сигнали; Наредба № 18 на МРРБ от 23 юли

---

<sup>21</sup> COM (2008) 151 окончателен, непубликуван.

<sup>22</sup> ДВ. Бр. 20 от 5 Март 199 г. г

<sup>23</sup> ДВ. бр.25 от 22 Март 1996 г.

<sup>24</sup> ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г.

2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци; Наредба № 5 на МРРБ и на МВР от 23.09.2003 г. за установяване и обезопасяване на участъците с концентрация на пътнотранспортни произшествия по пътищата (ПТП).; Наредба № 1 на МТ от 4 април 2007 г. за минималните изисквания за безопасност в тунели по републиканските пътища, които съвпадат с транс европейската пътна мрежа на територията на Република България и др.

**4.3. Закона за движение по пътищата** като основен акт в областта на пътното движение.

Известно е, че след 10 ноември 1989 г. в българското общество настъпват социално-икономически промени, които довеждат до изменения в съществуващата правна уредба и приемането на нов закон във връзка с безопасността на движението - Закон за движение по пътищата от 1999 г. (ЗДвП)<sup>25</sup>. Той урежда „правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове” (чл.1, ал.1). Цел на закона е „да се опазват животът и здравето на участниците в движението по пътищата, да се улеснява тяхното придвижване, да се опазват имуществото на юридическите и физическите лица, както и околната среда от замърсяването от моторните превозни средства” (чл.1, ал. 2).

Ето защо няма да е пресилено да е каже, че ЗДвП се явява основен нормативен акт в областта на безопасността на движението по сухопътните пътища на страната. Неслучайно глава II от закона е озаглавена „Основни правила за движение”, като се акцентира върху поведението на участниците в движението, при спазването на което се гарантира транспортната безопасност. Нарушението на установените правила осъществява състав на транспортно правонарушение (нарушение или престъпление). Това налага да бъдат разгледани основните правила за движение, установени в сухопътния транспорт, нарушаването на които при наличие на съставомерен по НК резултат, се явява изпълнително деяние на същинското транспортно престъпление.

---

<sup>25</sup>ДВ, бр.20 от 5 Март 1999 г., влиза в сила на 1 септември 1999 г.



Правилата за движение по сухопътните пътища се съдържат в глава II на ЗДвП, като раздел I от нея дефинира т. нар. Основни правила. Съгласно чл. 5, ал. 1 от ЗДвП всеки участник в движението по пътищата не трябва да създава опасности и пречки за движението и да поставя в опасност живота и здравето на хората или да причинява имуществени вреди. Същевременно трябва да опазва околната среда, като не изхвърля и не оставя на пътя предмети или вещества, както и да вземе мерки за отстраняването им или за предупреждаване на останалите участници в движението, когато това ги застрашава.

В ал. 2 на чл. 5 е установено задължение за всеки водач на пътно превозно средство: първо да бъде внимателен и предпазлив към уязвимите участници в движението, каквито са пешеходците и водачите на двуколесни пътни превозни средства; второ с управляваното от него превозно средство да не затруднява другите участници в движението и живеещите в крайпътните имоти, като спазва действащите норми за шум и вредни емисии на отработени газове от моторното превозно средство, както и други норми и изисквания за опазване на околната среда; и трето да не управлява пътно превозно средство под въздействие на алкохол, наркотици или други упойващи вещества.

В следващите раздели на глава II на ЗДвП са уредени последователно сигналите за регулиране и маркировка; разположение на превозните средства на пътя; скорост и дистанция; правила за осъществяване на маневри; сигналите и тяхното значение; правила за завиване, изпреварване, разминаване и преминаване през кръстовище; специфичните правила за движение по автомагистрала, в жилищна зона и тунел. Отделено е място за регламентиране статута на спирките и правилата във връзка с движението в тях. Установява се правилото, че водачът на нерелсово пътно превозно средство е длъжен да намали скоростта, а при необходимост и да спре, за да позволи на пътните превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници да извършат необходимите маневри, свързани с потеглянето им от обозначените спирки (чл. 67 ЗДвП). Разбира се това не освобождава водачите на пътните превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници да вземат необходимите мерки за безопасност.

Най-често нарушаваното задължение е това по чл.20, ал.1 ЗДвП, който задължава водачите да контролират непрекъснато пътните превозни средства, които

управляват<sup>26</sup>. Освен това водачите на пътни превозни средства са длъжни при избиране скоростта на движението да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие (чл. 20, ал. 2).

След промените на ЗДвП от 2007 г.<sup>27</sup> водачите вече са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението. В старата редакция задължението на водачите се изчерпваше с това да направят всичко зависещо от тях, за да спрат. Сега действащата редакция на закона е категорична, че тяхното задължение се изчерпва не само с полагането на усилия, а и с постигането на резултат. Така формулирано правилото на чл. 20 от ЗДвП дава основание да се направят следните изводи: Първото е, че водачът трябва да познава своето състояние с оглед на обстоятелствата, които се създават от бързо и различно сменящата се пътнотранспортна обстановка. Второто е, че като субект на познание по време на движението той трябва да актуализира своите знания така, че да може вярно да възприеме ситуацията и да прецени какво изисква тя от него. И третото водачът на моторно превозно средство е субект на взаимодействие с останалите участници в движението и трябва да действа и взаимодейства така, че да е налице сигурен транспорт<sup>28</sup>. В крайна сметка водачът на превозно средство трябва не само да познава пътната обстановка, но и да действа съобразно нея, така че при опасност да може да спре превозното средство. Неизпълнението на това задължение води до възникване на юридическа отговорност за транспортно нарушение, а настъпването на предвидените в НК последици (значителни имуществени вреди, средна телесна повреда, тежка телесна повреда или смърт) дава основание за търсене на наказателна отговорност за извършено транспортно престъпление. Въпросите, свързани със съпричиняване от страна на пострадалия или друг участник в движението могат да се обсъждат на плоскостта на индивидуализация на наказанието.

---

<sup>26</sup> Чл. 20, ал. 1 от ЗДвП говори за *контрол*, който в житейската практика може да има различни форми: концентрация, навременно боравене с уредите. Ето защо терминът обхваща многовариантна изпълнителска дейност. Възникването на наказателна отговорност за транспортно престъпление е свързано с настъпване на предвидения в НК резултат (смърт, телесни повреди, значителни вреди). Друг е случаят с ал. 2 на чл. 20, където са изрично указани формите на нарушенията.

<sup>27</sup> ДВ, бр. 51 от 2007.

<sup>28</sup> Подробно за субекта на познание вж. Бузов, Венеци. Престъпни пътнотранспортни произшествия. София, БАН, 1976, с. 9.

4.4. Установяването на нарушенията в областта на сухопътния транспорт се извършва посредством административно-наказателната дейност по приложението на ЗДвП от служителите на Пътна полиция – КАТ<sup>29</sup> (до 2006 г.) С приемането на новия Закон за министерство на вътрешните работи<sup>30</sup> (ЗМВР) се създаде Главна дирекция "Охранителна полиция", която се състои от пет дирекции: дирекция "Охранителна и пътна полиция"; "Транспортна полиция"; "Жандармерия"; "Миграция"; "Български документи за самоличност. В сферата на транспортната безопасност правомощия имат служителите от дирекция - Транспортна полиция и Пътна полиция.

Дирекция Пътна полиция осъществява административно-наказателната дейност по ЗДвП. Отчита и анализира дейността по концентрацията на ПТП в страната. Изготвя и дава писмени становища по проекти за организация на движението по магистралите, първокласните пътища и пътно-транспортните обекти от национално значение; участва в борбата с престъпността и осигуряването на обществения ред; взаимодейства с митническите, данъчните и други органи, ведомства и асоциации с цел ограничаване на престъпленията, свързани с МПС. Наред с тази дейност по контрол, която е последваща се осъществява и превантивна дейност чрез постоянно осъществявания контрол върху движението по пътищата (относно спазване на скоростните режими в опасните участъци, използване на предпазни колани и каски, управление на МПС от лица без правоспособност, спазване на правилата за предимство и изпреварване). Тук трябва да се подчертае изключително голямата роля на служителите на пътна полиция във връзка с превенцията в противодействието на транспортния травматизъм.

4.5. При обсъждане на въпроса за дейността на държавните органи по гарантиране на безопасността по сухопътните пътища трябва да се спомене и ролята на **Държавно-обществената консултативната комисия по проблемите на безопасността на движението (Комисията)**, която има за задача да подобри координацията на действията между държавните органи и обществеността що се отнася до проблемите на безопасността на движението по пътищата. В изпълнение на основната си задача Комисията подпомага Министерския съвет при вземане на решения, свързани с безопасността на движението по пътищата, дава становища и

---

<sup>29</sup> Относно дейността на Пътна полиция КАТ за 2003 и 2004 г. виж доклад, (интернет ресурс): [dokkpbdp.mvr.bg/NR/rdonlyres/F4E66117-B15B-491F-AEBE-AA94B28F6C60/0/18stratiev.pps](http://dokkpbdp.mvr.bg/NR/rdonlyres/F4E66117-B15B-491F-AEBE-AA94B28F6C60/0/18stratiev.pps) [20.12.2010]

<sup>30</sup> ДВ. бр.17 от 24 Февруари 2006.

разработва проекти на закони и подзаконови нормативни актове, анализира информацията, изготвя доклади, национални програми и други.

През последните двадесет години са предприемани редица мерки и действия в посока подобряване на пътната безопасност. Така например правителството на Република България със свое Решение № 192 от 22.03.2004 г., прие мерки за подобряване на безопасността на движението по пътищата. В изпълнение на тях бе разработена и приета от Министерски съвет Национална програма за подобряване състоянието на безопасността на движението по пътищата на страната за периода 2004 – 2006 г., а през 2006 г. и Национална стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2007 – 2010 г.

Прегледът на правната уредба в областта на сухопътния транспорт показва, че за осигуряване на безопасността на пътната инфраструктура са предвидени мерки, които са намерили отражение в много нормативни актове, но липсва единен нормативен документ, който да обхваща всички аспекти на проблема, като същевременно отговорностите са разпределени по отделните ведомства, в зависимост от техните компетенции. В тази насока може да се препоръча *de lege ferenda* изготвянето на Пътен кодекс, който да кодифицира материята в областта на сухопътния транспорт и неговата безопасност.

## **5. Правна уредба на безопасността във водния транспорт (морски и речен)**

Водният транспорт обхваща всички пътническите, транспортни, научно-изследователски, добиващите (напр. риболовни), преработващи, технически, подпомагащи, спасителни, спортни и други плавателни съдове. Като се отчита средата, в която се осъществява превоза и спецификата на морския и речния транспорт, безопасното функциониране на тези видове транспорт е уредено в различни актове.

### **5.1. Морски транспорт.**

Известно е, че при морския транспорт преместването на хора и товари се осъществява чрез транспортни средства през морските пространства на Република България, които обхващат вътрешните морски води, териториалното море, прилежащата зона, континенталния шелф и изключителната икономическа зона. Поради особеностите на транспорта по море и най-вече на факта, че се касае за пространства, по отношение на които действат международни актове, нормативната

уредба е доста разнообразна.

До началото на XX век правилата за безопасност по море са били уредени чрез обичайноправни норми. Едва през 1930 г. на Хагската конференция са поставени на обсъждане проблемите на международноправна уредба на териториалното море, граничещата зона, в открито море, континенталния шелф, риболова и опазването на живите ресурси. Научната дискусия по тези въпроси има за свой логичен финал с приемането на Конвенцията за открито море<sup>31</sup>, сключена на 29.IV. 1958 г. в Женева на Международната конференция по въпросите на морското право, свикана по решение на ООН. До приемането на тази конвенция морското пиратство се счита за престъпление по обичайното международно право, след което има своята дефиниция в чл. 15 от Конвенцията.

|Понастоящем в областта на морския транспорт се прилагат редица международни договори и конвенции: Конвенция на ООН по морско право<sup>32</sup>; Конвенция за международните правила за предпазване от сблъскване по море (Colregs) от 1972 г.<sup>33</sup>; Международен кодекс от 1993 г.; Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г., изменена с Протокола от 1988 г.<sup>34</sup>; Международен кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (ISM Code)<sup>35</sup>, Международния код за сигналите и др.

Във връзка с безопасността на водния транспорт се прилагат Законът за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България<sup>36</sup> (ЗМПВВПРБ), Кодекс на търговското корабоплаване<sup>37</sup> (КТК); Указ № 396 от 28.09.1953 г. за търговското корабоплаване на Република България<sup>38</sup> (Указ корабоплаване), КОРАБЕН УСТАВ НА ВОЕННОМОРСКИТЕ СИЛИ НА РЕПУБЛИКА

---

<sup>31</sup> Ратифицирана на 7.VII. 1962 г. , обн. в бр. 79 на „Известия“ от 2.X.1962 г.

<sup>32</sup> ДВ. бр. 73 от 27 Август 1996г.

<sup>33</sup> Ратифицирана с Указ № 461 от 6.03.1975 г. на Държавния съвет на НРБ - ДВ, бр. 22 от 18.03.1975 г. Издадена от Министерството на транспорта и съобщенията, обн., бр. 17 от 21.02.2003 г., в сила от 15.06.1977 г.

<sup>34</sup> Ратифициран с Указ № 2250 от 28 юли 1983 г. на Държавния съвет на Народна република България - ДВ, бр. 61 от 1983 г. в сила от 2 февруари 1984 г., Обн. ДВ. бр.12 от 4 Февруари 2005 г. Тази конвенция отменя Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море, подписана в Лондон на 17 юни 1960 г.

<sup>35</sup> ДВ, бр. 58 от 27.06.1995 г.

<sup>36</sup> ДВ. бр.12 от 11 Февруари 2000 г. посл. изм. ДВ. бр.81 от 13 Октомври 2009г.

<sup>37</sup> ДВ, бр. 55 от 14.07.1970 г. и бр. 56 от 17.07.1970 г., в сила от 1.01.1971 г, Загл. изм. - ДВ, бр. 113 от 2002 г.

<sup>38</sup> Изв., бр. 79 от 2.10.1953 г., в сила от 1.01.1954 г., част. отм. с Кодекс на търговското мореплаване, ДВ, бр. 55 от 14.07.1970 г. и бр. 56 от 17.07.1970 г. в частта относно морския транспорт, изм., бр. 36 от 9.05.1986 г., бр. 55 от 12.07.1991.

БЪЛГАРИЯ<sup>39</sup>, Наредба № 5 за корабните документи, Наредбата за измерване на тонажа на морските кораби<sup>40</sup>, Наредба за вписване на корабите в българските черноморски пристанища, Наредба № 6 за компетентността на морските лица<sup>41</sup> и др.

Като съществен принос на законодателството следва да се отчете дефинирането на понятието „кораб“. Според §2, т. 30 от ЗМПВВППРБ кораб е всяко самоходно или несамоходно плавателно съоръжение от какъвто и да е тип, включително съдове на подводни криле, на въздушна възглавница, подводници, плаващи средства и неподвижни или плаващи платформи, предназначени за плаване по море и/или река, независимо от знамето, под което плава, и което се използва за извършване на една или няколко от следните дейности: превоз на товари, превоз на пътници и багажи; влачене на плавателни съоръжения; извършване на морски услуги и други помощни операции; риболов; експлоатация на други морски богатства, както и други дейности. Следва да се отбележи, че от 2004 г. навсякъде в закона думите "плавателен съд" и "плавателни съдове" се заменят съответно с "кораб" и "кораби"<sup>42</sup>.

Подобно на железопътния транспорт и тук през 2006 г. е създадено специализирано звено за разследване на произшествия в морските пространства и във вътрешните водни пътища<sup>43</sup>. Терминът „произшествия“ обхваща всички аварийни случаи или други събития, свързани с кораб, с член на екипажа или пътниците му, довели до корабокрушение, човешки жертви, тежки или средни телесни повреди, сблъскване, пожар, взрив, засядане, допиране до дъното, повреди по корпуса, надстройките и механизмите, замърсяване на околната среда и други.

С оглед безопасността на корабоплаването в съответствие с изискванията на националната сигурност и с общоприетите международни правила по ред, определен от Министерския съвет, се установяват, изменят и отменят схеми за разделно движение, морски коридори, фарватери, и препоръчителни пътища и система за докладване и контрол върху корабоплаването в териториалното море - за транзитно преминаване и за посещение на откритите пристанища, които са задължителни за корабите и се обявяват в публичен документ - "Известие до мореплавателите". Ето защо и корабите и пристанищата подлежат на контрол във връзка със сигурността и безопасността на корабоплаването.

---

<sup>39</sup> ДВ. бр.88 от 10 Октомври 2008г.

<sup>40</sup> ДВ. Бр. 88 от 8 Октомври 2004г., посл. Изм. ДВ. бр.49 от 30 Юни 2009г

<sup>41</sup> ДВ. бр.101 от 4 Декември 2007 г.

<sup>42</sup> § 73 , ОБН. - ДВ, БР. 24 ОТ 2004 Г.

<sup>43</sup> Нормативната основа е в чл. 79 КТК, Изм., ДВ, бр. 87 от 2005 г. – в сила от 01.01.2006 г.

## 5.2. Речен транспорт

Известно е, че речния транспорт в рамките на нашата страна се осъществява по река Дунав и е известен като вътрешен воден път. С терминът "Вътрешни водни пътища" се обозначава участъкът на р. Дунав от километър 845,650 до километър 374,100, ограничен между десния бряг на реката и демаркационната линия на границата между Република България и Румъния, определена съобразно Конвенцията за определяне речната граница между България и Румъния от 1908 г. Речният транспорт има много предимства, най-важните от които са евтин и екологичен превоз.

Безопасността при движението по р. Дунав е предмет на правна уредба в Законът за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Наредба № 53 от 2.07.2004 г. за условията и реда за постигане на сигурността на корабите и пристанищата<sup>44</sup>; Задължителни правила за българските пристанища на река Дунав<sup>45</sup>. Корабите, преминаващи през вътрешните водни пътища на Република България и превозващи опасни товари, са длъжни да спазват нормите, предписани от Правилата за превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища, приети от Дунавската комисия и от Европейската икономическа комисия.

Във връзка с безопасността на корабоплаването по река Дунав министърът на транспорта чрез Изпълнителна агенция "Проучване и поддържане на р. Дунав" организира, ръководи и контролира проучването и поддържането на условията за корабоплаване във вътрешните водни пътища на Република България в съответствие с вътрешното и международното право. Изпълнителна агенция "Проучване и поддържане на река Дунав", наричана по-нататък "агенцията", е юридическо лице със седалище Русе и с териториални звена - хидрометеорологичните станции в Ново село, Лом, Оряхово, Свищов, Русе и Силистра.

Следва да се отбележи, че морски и речни кораби, както и хидросамолети, докато се намират на море или във води, свързани с море и посещавани от морски кораби, са длъжни да спазват правилата за предотвратяване сблъскванията на кораби по море. Корабите, плаващи по вътрешните европейски водни пътища, са длъжни да спазват съответните правила за безопасност на корабоплаването.

---

<sup>44</sup> ДВ, бр. 72 от 17.08.2004 г., в сила от 17.08.2004 г.

<sup>45</sup> В сила от 25.07.2008 г. Издадени от Изпълнителната агенция "Морска администрация" Обн. ДВ. бр. 66 от 25 Юли 2008 г., изм. ДВ. бр. 38 от 22 Май 2009г.

Правилата за безопасност на корабоплаването и наблюдение на риболовните кораби във вътрешните морски води, в териториалното море и във вътрешните водни пътища на Република България се прилагат и по отношение на чуждестранните кораби освен ако международен договор, по който Република България е страна, не предвижда друго.

Предвид членството ни в ЕС следва да се споменат актовете, които действат в областта на водния транспорт: ДИРЕКТИВА 82/714/ЕИО НА СЪВЕТА от 4 октомври 1982 година за установяване на техническите изисквания за плавателни съдове по вътрешни водни пътища; РЕГЛАМЕНТ НА КОМИСИЯТА (ЕИО) № 281/71 от 9 февруари 1971 за определяне съдържанието на списъка на плавателните пътища от морски тип, предвиден в Член 3 (е) на Регламента на Съвета (ЕИО) № 1108/70 от 4 юни 1970 година; РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 1191/69 НА СЪВЕТА от 26 юни 1969 година относно действията на държавите-членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт; ДИРЕКТИВА 95/21/ЕО НА СЪВЕТА от 19 юни 1995 година относно прилагането, по отношение на кораби, които използват пристанища на Общността или плават във водите под юрисдикцията на държавите-членки, на международните стандарти за безопасност на корабоплаването, предотвратяване на замърсяване и за условията на живот и работа на борда на корабите (държавен пристанищен контрол).

## **6. Правна уредба на транспортната безопасност във въздушния транспорт**

6.1. В началото на XX век е поставено началото на международното сътрудничество в областта на въздушния транспорт. Известно е, че в областта на въздушната безопасност се прилагат последователно Международна конвенция за безопасността на гражданската авиация, 1919 г., Париж; Варшавска конвенция от 12 октомври 1929 г.<sup>46</sup> През 1944 г. в Чикаго е подписана Конвенция за международна гражданска авиация<sup>47</sup> (Чикагска конвенция), с която се създава международна

---

<sup>46</sup> Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929. подробно вж. PARADA VÁZQUEZ, Derecho aeronáutico, Madrid, 2000, at 561 et seqq.; VIDELA ESCALADA, Manual de derecho aeronautico, Buenos Aires, 1996, at 533 et seqq.; MORSELLO, Responsabilidade civil no transporte aéreo, São Paulo, 2006, at 53 seqq.; TAMAYO JARAMILLO, El contrato de transporte, Santa Fé de Bogotá, 1996, at 42 ss.; COMENALE PINTO, La responsabilità del vettore aereo dalla Convenzione di Varsavia del 1929 alla Convenzione di Montreal del 1999, in Rivista del diritto commerciale e delle obbligazioni, 2002, 67. With reference to cargo carriage, see also ESPINOSA PEREZ, Transporte internacional de mercancías, Bogotá, 1990, at 11 seqq.

<sup>47</sup> Подписана в Чикаго на 7 декември 1944г., ратифицирана с Указ № 596 от 4.08.1966 г. на Президиума на НС за присъединяване - ДВ, бр. 62 от 9.08.1966 г. Издадена от Министерството на външните работи, обн., ДВ, бр. 55 от 8.07.1994 г., в сила от 8.07.1967 г., изм., бр. 104 от 28.11.2003 г., в сила от 5.11.2003 г. кн. 10/94 г., стр. 268 т. 9, р. 4, № 635.



организация за гражданска авиация (ИКАО) като учреждение на ООН. През следващите години е подготвен Хагски протокол от 28 септември 1955г. и Конвенцията, която допълва Варшавската конвенция за уеднаквяване на някои правила при международния въздушен превоз, извършван от лице, различно от превозвача по договора, подписана в Гуадалахара на 18 септември 1961 г.

6.2. Други актове с важно значение за въздушната безопасност са Женевска конвенция от 1956; КОНВЕНЦИЯ за борба с незаконното завладяване на самолети (Хагска конвенция)<sup>48</sup>; КОНВЕНЦИЯ за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация<sup>49</sup> (Монреалска конвенция); МЕЖДУНАРОДНА КОНВЕНЦИЯ на Евроконтрол за сътрудничество за безопасност на въздухоплаването от 13.12.1960 г., изменена с протокол от 12 февруари 1981 г.<sup>50</sup>

6.3. След създаването на Европейската общност, се въвежда в правните системи на всяка държава-членка регламент, който предвижда действието на Конвенцията от Монреал 1999 г. за отговорността на европейските въздушни превозвачи по отношение на пътниците<sup>51</sup>.

6.4. Безопасността на полетите е свойство на въздухоплавателната система да осигурява безпрепятствено провеждане и извършване на полетите, запазвайки живота и здравето на участниците в тях, както и целостта на товарите и на въздухоплавателното средство.(§3, т.3 ЗГВ). Обществените отношения, свързани с безопасността и сигурността в гражданското въздухоплаване в Република България са

---

<sup>48</sup> Ратифицирана с Указ № 564 на Президиума на Народното събрание от 1.04.1971 г. - ДВ, бр. 29 от 13.04.1971 г. ДВ, бр. 12 от 11.02.1972 г. В сила за България от 14.10.1971 г.

<sup>49</sup> Ратифицирана с Указ № 15 на Държавния съвет от 15.01.1973 г. - ДВ, бр. 6 от 19.01.1973 г. Обн., ДВ, бр. 45 от 11.06.1974 г. В сила за България от 24.03.1973 г. Съгласно Указ № 15 на Държавния съвет от 15.01.1973 г. (ДВ, бр. 45 от 1974 г.) Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация от 1971 г. се ратифицира от българска страна със следната резерва по чл. 14: "Народна република България не се счита обвързана с клаузата за задължително предаване споровете по тълкуването или приложението на Конвенцията на арбитраж или на Международния съд в Хага." Резервата е оттеглена съгласно точка 27 от Закона за оттегляне на резерви и декларации по международни конвенции относно задължителната юрисдикция на Международния съд и Международния арбитраж (ДВ, бр. 8 от 1994 г.).

<sup>50</sup> Ратифицирана със закон, приет от 37-о Народно събрание на 30.01.1997 г. - ДВ, бр. 13 от 1997 г. В сила за Република България от 1.06.1997 г. Издадена от Министерството на транспорта, обн., ДВ, бр. 77 от 31.08.1999 г.

<sup>51</sup> Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на Происшествия, публ. *Официален вестник* n° L 140 , 30/05/2002 стр. 0002 – 0005, (*интернет ресурс*): <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002R0889:BG:HTML> [20.12.2010].

уредени в Закона за гражданското въздухоплаване<sup>52</sup> (ЗГВ). Глава XII от него е посветена на произшествия с въздухоплавателни средства и тяхното разследване.

Важно е да се отбележи, че всяко въздухоплавателно средство, вписано в регистъра на въздухоплавателните средства на Република България, трябва да отговаря на изискванията на Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и Съвета относно общите правила в областта на гражданската авиация и изграждането на Европейска агенция за авиационна безопасност със съответните изменения и допълнения и на Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Европейската комисия, установяващ правила за изпълнение на сертификацията на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти за летателна годност и за защита на околната среда, както и за сертификация на проектантски и производствени организации със съответните изменения и допълнения (чл. 19, ал. 4 от ЗГВ).

Въздухоплавателните средства извършват полети в обслужваното въздушно пространство на Република България по полетен план, министърът на транспорта определя правилата, регулиращи полетите в обслужваното въздушно пространство на Република България. Нередовни търговски полети до или от летища на територията на Република България се разрешават от Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация", а международни полети с нетърговска цел на български и чуждестранни държавни невоенни въздухоплавателни средства се разрешават от министъра на външните работи. За военни въздухоплавателни средства разрешението се издава по реда на Закона за преминаването през и пребиваването на територията на Република България на съюзнически и на чужди въоръжени сили и Закона за отбраната и въоръжените сили на България.

## **7. Правна уредба на транспортната безопасност в метрополитена**

Софийското метро е единствено в България като неговият първи участък от метростанция „Сливница“ в ж.к. Люлин до метростанция „Константин Величков“ от 20 януари 1998 г.<sup>53</sup> Десет години по-късно, към януари 2008 г. вече има 8 метростанции с обща дължина 10 км.<sup>54</sup> Въпреки почти десет годишната история на метрополитена в

---

<sup>52</sup> ДВ. бр.94 от 1 Декември 1972г.

<sup>53</sup> Подробно за създаването на метрополитена вж *Братоев, Стоян*. Разширение на метрото в София. София, Nota bene, 2008, с. 14 и сл.

<sup>54</sup> Интернет източник:

<http://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%84%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE> [20.12.2010]

нашата страна, юридически изследвания във връзка с неговата безопасност няма<sup>55</sup>. От друга страна с Постановление № 181 на Министерски съвет от 20 юли 2009г.<sup>56</sup> софийският метрополитен е обявен за стратегически обект, който има значение за националната сигурност, което налага прави въпроса за безопасността в метрополитена още по-актуален. Поставя се въпросът за правната характеристика на този вид транспорт, особеностите на правилата за неговото движение, експлоатация и ремонт, както и възможността за осъществяване състав на транспортно престъпление<sup>57</sup>.

Понастоящем с оглед на своето предназначение и характер софийския метрополитен може да се определи като градски, подземен, обществен, релсов, електрически транспорт. Макар и осъществяван върху железен път, той изрично е изключен от правния регламент на железопътния транспорт. Според чл. 2 на ЗЖпТ „Не са предмет на този закон дейностите на: 1. Метрополитена; 2. Градския трамваен транспорт...”. Това навежда на мисълта, че метрополитенът не е вид железопътен транспорт, макар и електрически<sup>58</sup>. Анализът се затруднява от факта, че в други нормативни актове, макар и да се споменава метрополитена, не се съдържа дефиниция за него<sup>59</sup>. Това налага да се направи кратка историческа ретроспекция относно възникването на метрото с цел изясняване на неговата същност.

Названието „метрополитен” (metropolitan) се използва в нашата страна, подобно на много европейски страни<sup>60</sup>. Негов синоним е „метро“ (metro), с който термин в

---

<sup>55</sup> В специализираната техническа литература има задълбочени изследвания по въпроса – вж. *Братоев, Стоян*. Софийски метрополитен. София, Nota bene! Communications, 2004; *Братоев, Стоян*. Разширение на метрото в София. София, Nota bene, 2008.

<sup>56</sup> ДВ. бр.59 от 28 Юли 2009г.

<sup>57</sup> Напълно възможно е при осъществяване на този вид транспорт да бъде причинена смърт по непредпазливост на човек. При това положение ще е налице непредпазливо убийство по глава II от особената част на НК или ще се приложи чл. 343 НК, във връзка с чл. 342 НК, но на какво основание?

<sup>58</sup> Дълги години подобно е положението в Русия, но през 1975 г. този въпрос е еднозначно решен с Постановление на Министерски съвет, според което метрополитена е вид железопътен транспорт.

<sup>59</sup> Например в Наредба № 2 от 29.06.2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии ДВ, бр. 86 от 1.10.2004 г., в сила от 1.10.2004 г. „С настоящата Наредба се определят цените и условията, при които транспортните оператори за масов градски транспорт (МГТ) на територията на Столична община (СО) извършват превоз на пътници с трамваен, тролейбусен, автобусен транспорт и метрополитена” и др.), с който се осъществява общественят превоз на пътници по редовните му линии”; (§1, ДР, т. 2 от Наредбата). Вж. чл. 1. от Наредба за превоз на пътници и условия за пътуване с масовия градски транспорт на територията на Столична община Приета с Решение № 458 по Протокол № 17 от 24.07.2008 г., влиза в сила от 1.09.2008 г.

<sup>60</sup> То произлиза от името на компанията Metropolitan Railway (столична железница), която е построила първото метро в Лондон. Днес във Великобритания се използва термина underground, а в САЩ subway или metro. Името на Metropolitan Railway е придобило популярност във Франция. В Германия има два вида транспорт — U-Bahn (Untergrundbahn) и S-Bahn (Stadtbahn): първият вид се състои от подземни линии, а вторият — от надземни и наземни линии, които образуват обща система на градски транспорт.

законодателство на ЕС се обозначава „електрическа железница за транспорт на пътници с капацитет за тежък обем на трафик и характеризиран с право на път с влакове с много вагони, висока скорост и бързо ускоряване, сложна сигнална система, без места за пресичане, за да се позволи висока честота на влаковете и висока натовареност на платформата”<sup>61</sup>. На други места се говори за „подземна железница”, която се характеризира с близост на гарите, с разстояние 700 м —1200 м между тях и висока скорост, която се развива.

В нашата страна правилата за движение, експлоатация и сигнализация на метрото са установени в отделни актове, които не са нормативни, а имат вътрешноведомствен характер. По отношение на софийското метро това са: Правилник за техническата експлоатация на метрополитена (ПТЕМ) от септември 1995 г.; Инструкция за сигнализация на метрополитена (ИСМ) и Инструкция за движение на влакове и маневрената работа в метрополитена (ИДВМРМ). По своята същност тези актове са вътрешноведомствени и са задължителни за всички работници на метрополитена. В ПТЕМ са установени са основните положения и редът за работата на метрополитена и неговите работници, основни размери, норми за поддържане на съоръженията, устройствата и подвижен състав и изискванията предявявани към тях, системата на организацията на влаковете и принципите на сигнализация. Според чл. 3 от ПТЕМ „точното и безусловно изпълнение на Правилника за техническата експлоатация осигурява редовна и безотказна работа на метрополитена, безопасност на движението на влаковете и пълна съгласуваност в работата на всички поделения на метрополитена. Като основно задължение за работниците в метрополитена се явява „превоза на пътници при безусловно осигуряване безопасността на движението,, ( чл. 6).

Подобно на другите видове транспорт и тук сигналите служат за осигуряване на безопасността на движението на метрото, а също така за точна организация на движение на влаковете и маневрена работа (чл. 74, ал. 1). Сигналът е категорична заповед, която трябва да бъде изпълнявана незабавно, точно и безусловно. Може да бъде изразена чрез форма, положение, цвят, светлина, звук, определено движение. Използват се следните сигнални цветове- червен, жълт, зелен, син, лунно бяла. Те са

---

Аналогично, в Чикаго и други градове в САЩ, където железопътната линия преминава главно по естакади, съществува термин *el* или *L* (от англ. *elevated* — «повдигнат»). Източник: [http://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE\\_\(%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82\)](http://bg.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B5%D1%82%D1%80%D0%BE_(%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82))

<sup>61</sup> чл. 1, т.8 от РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1192/2003 НА КОМИСИЯТА от 3 юли 2003 година за изменение на Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета относно статистика за железопътния транспорт. Официален вестник на Европейския съюз. L 167/13 от 4.7.2003.

подробно уредени в Инструкция за сигнализация на метрополитена и служат за осигуряване на непрекъснато и безопасно движение на влакове в Метрополитена. Основна особеност на метрополитена, която го отличава от останалите видове транспорт, е автоматичната локомотивна сигнализация (АЛС) с автоматично регулиране на скоростта. „Транспортната автоматика е основният елемент, осигуряващ голямата честота на движение на метросъставите“<sup>62</sup>. Ето защо непрекъснатият контрол и регулиране на скоростта на влака са основно средство за сигнализация и връзки чрез честотно шифроване на информацията чрез сигнали в релсови вериги. Като допълнителна система към автоматиката за управление на движението се предвижда автоблокировка, която блокира движението на състава чрез спирачната система при констатиране на неработеща система за автоматично регулиране<sup>63</sup>.

Ето защо няма да е пресилено да се каже, че при метрополитена транспортната безопасност има своите специфики, породени от новостите на научно технически прогрес. Тук не се поставя въпросът за нарушаване на правила за движение и експлоатация от водачите, тъй като дори това да се случи, автоматичната система е настроена така, че да спре веднага движението на локомотива. Въпреки това безопасността на метрополитена може да бъде засегната от други общественоопасни деяния, водещи до унищожаване или повреждане на състава, което създава опасност за много хора, а същевременно би могло да бъде използвано за постигането на терористични цели. Дори заплахата с подобно деяние, поставя националната сигурност на изпитание, поради което тези въпроси ще бъдат специално изследвани при анализа на отделните видове транспортни престъпления.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предвид всичко казано до тук, може да се твърди, че в националното законодателство безопасността на движението по пътищата е подробно уредено. Едва ли ще е пресилено да се каже, че съществува *специално транспортно законодателство*, което съдържа правила за поведение, гарантиращи безопасността на хората и тяхното имущество в процеса на осъществяване на транспортната дейност. Фактът, че транспортната дейност е праворегламентирана позволява използването на бланкетни диспозиции при формулирането на престъпните състави

---

<sup>62</sup> Така *Братоев, Стоян*. Софийски метрополитен. София, Nota bene! Communications, 2004, с. 170.

<sup>63</sup> Подробно вж. *Братоев, Стоян*, цит. съч. с. 170 и сл.

(напр. 342, 343 НК). От друга страна подробната уредба на правилата за осъществяване на транспортната дейност дава гаранции за транспортната безопасност. Чрез правния регламент „закономерностите в механическата форма на движението стават задължителни като закономерности на обществената форма на движение“<sup>64</sup>, а тяхното неспазване съставлява определен вид транспортно правонарушение.

Изложението показва, че от една страна развитието на науката и техника е съпътствано с увеличаване обема на транспортната дейност, броя на катастрофите и пострадалите от тях, а от друга въвежда в практиката такива технически постижения, които намаляват до минимум риска от настъпване на транспортно правонарушение с което целят запазване на живота и здравето на участниците в движението. Ето защо в съвременните условия все по-актуален става въпросът как в съвременните условия на технически прогрес, внедряване на нови технологии и усъвършенстване на законодателната уредба на отделните видове транспорт, да се намали броят на транспортните правонарушения. Тези проблеми вълнуват световната общественост и се обсъждат на международни форуми, където се сочи дори новите, високотехнологични автомобилите попадат в критични ситуации, създават опасности по пътищата и нерядко водят до увреждане на хора и имущество.

## **TRANSPORT AND TRANSPORT SAFETY**

**By Ralitsa Kostadinova**

In recent years the topic of transport and its legal protection of offenses leading to serious consequences in the form of injuries or death, gained higher importance. Various ways and means are looked for in order to counter transport accidents and lower the casualties, both in European and national plan. Modern research of these questions requires to clarify the nature of transport as a form of human and social activity through a historical overview of the stages of its development. Thus, the historical method of research facilitates the thorough study of transport safety by way of analysis of its characteristics in the different periods of human existence.

---

<sup>64</sup> Вж. Бузов, Венеци. Престъпни пътнотранспортни произшествия. София, БАН. 1976, с. 7.